PORTE PAGO

BOLETÍN OFICIAL

DE LA REPÚBLICA ARGENTINA

AÑO VI. — NÚM. 1472 | BUENOS AIRES, JUEVES 14 DE JULIO DE 1898
Dirección y Administración: Balcarce 311 | Director: Angel Menchaca

SUMARIO

—

AVISOS OFICIALES

Ministerio del Interior

—

Comision Consultiva de correos y telégrafos

Reconquista 181

—

LICITACIÓN

Llámase á licitación pública durante treinta dias para la confección de un mil seiscientos uniformes dobles de brin y de un mil seiscientas gorras, destinadas al personal de estafecteros carteros, etc. de la Dirección general de correos. Las propuestas serán recibidas y abiertas públicamente el lunes 8 de Agosto, próximo. Por el pliego de condiciones, muestras y demás datos, ocurrir á la oficina «Muestrarios» de la Junta de dos á cuatro.

Buenos Aires Julio 6 de 1898.—*El Secretario.*

v-8-ag.

———

LICITACIÓN

Llámase á licitación pública durante treinta días para la provisión de artículos pertenecientes á los ramos de: imprenta, materiales de telégrafo, ferretería, librería, droguería, talabartería, pinturería y artículos varios. Las propuestas se recibirán y abrirán públicamente el viernes 12 de Agosto próximo á las tres de la tarde.

Las muestras, pliego de condiciones, etc., pueden consultarse en la oficina Muestrarios de esta junta de dos á cuatro.

Buenos Aires, Julio 12 de 1898.—*El Secretario.*

v-12-Ag.

———

Dirección de ferrocarriles nacionales

Llámase á licitación pública por segunda vez por el término de 30 días, á contar desde el 6 de Julio, para la impresión del VI tomo de la Estadística de los ferrocarriles en explotación (año 1897), bajo las bases expuestas en el pliego de condiciones que se encuentra á disposición de los interesados que se presenten á consultarlo en la secretaría de la Dirección general de ferrocarriles nacionales, San Martín 550.

Las propuestas se recibirán cerradas y se abrirán públicamente el día 8 de Agosto de 1898, á las 2 de la tarde, en la secretaría de la Dirección.

v-8-Ag.

———

Ministerio de Hacienda

—

Crédito Público Nacional

—

LICITACIÓN DE FONDOS PÚBLICOS Y BONOS MUNICIPALES

—

Se hace saber á los tenedores de fondos públicos creados por leyes de 23 de Junio y 16 de Octubre de 1891, denominados respectivamente Empréstito interno de 1891 y Empréstito de 1892, y á los de Bonos Municipales del Empréstito de Consolidación, que el día 20 del corriente se procederá á la apertura de las propuestas de amortización y á su aceptación dentro del siguiente:

FONDO AMORTIZANTE

Empréstito interno de 1891	$	276.800 m/n
Id » » 1892	»	60.250 »
Id de Consolidación Municipal........ ..	»	218.750 »

Las propuestas se recibirán en esta secretaría hasta la una del día señalado, debiendo ser presentadas lacradas, selladas é indicando en la cubierta el empréstito á que correspondan.

Buenos Aires, Julio de 1898.—*El Secretario.*

v-20-Jl.

———

Ministerio de Guerra y Marina

—

Prefectura general de puertos

AVISO

Por el presente se cita, llama y emplaza por el término de treinta días, á los que se consideren con derecho á un bote de construcción que ha sido encontrado en el paraje denominado «Boca de la Laguna», jurisdicción de la subprefectura del puerto de San Pedro, donde se encuentra depositado, previniéndose que, si vencido dicho término no fuere reclamado, se procederá con arreglo á lo que disponen los reglamentos.

Sus dimensiones son las siguientes: largo 5 metros 50 centímetros, manga 1 metro 64 centímetros, tiene 18 curvas de roble, forro de pino tea, pintado de blanco en el exterior, de color café en el interior, popa cuadrada, llevando en ella dos tablillas con los nombres «Lovisa Windsor» y «N. S.»

Buenos Aires, Julio 13 de 1898.—*Enrique Victorica* (hijo), oficial mayor.

v-13-a.

PODER EJECUTIVO

Ministerio de Relaciones Exteriores

—

Decreto aceptando la renuncia del capitán don José F. Uriburu, del cargo de auxiliar de la comisión demarcadora de límites con Chile.

Buenos Aires, Julio 2 de 1898.

El Presidente de la República,

DECRETA:

Artículo 1° Acéptase la renuncia presentada por el capitán don José F. Uriburu, del cargo de auxiliar tercero de la comisión demarcadora de límites con Chile.

Art. 2° Comuníquese á quienes corresponda, publíquese en el BOLETIN OFICIAL y dése al Registro nacional.

URIBURU.

A. ALCORTA.

———

CRONICA ADMINISTRATIVA

Ministerio del Interior

Expediente núm. 2207, letra J, 1898.

Buenos Aires, Julio 1 de 1898.

Se suspende al comisario inspector del territorio de Santa Cruz, por desacato.

Expediente núm. 2168, letra P, 1898.

No se hace lugar á una prórroga solicitada por don Juan Pionges, para la patente 1471, por una cápsula metálica de seguridad para botellas.

Expediente núm. 3240, letra S, 1898.

Buenos Aires, Julio 13 de 1898.

Se nombra contador tesorero de la gobernación de Santa Cruz, á don Leonidas Sauza Ricart, en reemplazo de don Fernando E. Rajneri, que fué nombrado juez de paz de Río Gallegos.

Expediente núm. 1097, letra P, 1898.

Buenos Aires, Julio 13 de 1898.

Se aprueba la medida adoptada por la Jefatura de policía de la capital, confiando la dirección de la cárcel de contravención de mujeres, á las Hermanas de Caridad de la Congregación del Buen Pastor.

Expediente núm. 2095, letra C, 1898.

Buenos Aires, Julio 13 de 1898.

Se autoriza á la Contaduría general para descargar de las cuentas de la Dirección general de correos y telégrafos la suma de $ 139.56 m/n, importe del déficit encontrado en la oficina de correos de Alejo Ledesma, y cargará dicha suma al ex-jefe interino de la citada oficina, don Adolfo Idoyaga, por ser éste el único responsable.

Expediente núm. 3006, letra I, 1898.

Buenos Aires, Julio 13 de 1898.

Se confirma la resolución del Departamento de ingenieros fecha 11 de Mayo próximo pasado, denegatoria del registro de la patente de invención que solicitara don Jorge Hellwig, por su «nuevo sistema de caja para la colocación de corbatas».

Expediente núm. 3181, letra C, 1898.

Buenos Aires, Julio 13 de 1898.

Se aprueba la clasificación de instituciones y proyecto de distribución de los beneficios de la lotería, preparados por la comisión de la provincia de Córdoba, para el segundo semestre del corriente año.

Expediente núm. 3246, letra C, 1898.

Buenos Aires, Julio 13 de 1898.

Se aprueba la clasificación de instituciones y proyecto de distribución de los beneficios de la lotería, preparados por la comisión de la provincia de Corrientes, para el segundo semestre del corriente año.

Expediente núm. 3256, letra S, 1898.

Buenos Aires, Julio 13 de 1898.

Se aprueba la clasificación de instituciones y proyecto de distribución de los beneficios de la lotería, preparados por la comisión de la provincia de Santa Fe, para el segundo semestre del corriente año.

Expediente núm. 3257, letra S, 1898.

Buenos Aires, Julio 13 de 1898.

Se aprueba la clasificación de instituciones y proyecto de distribución de los beneficios de la lotería, preparados por la comisión de la provincia de Salta, para el segundo semestre del corriente año.

Expediente núm. 3245, letra C, 1898.

Buenos Aires, Julio 13 de 1898.

Se aprueba la clasificación de instituciones y proyecto de distribución de los beneficios de la lotería, preparados por la comisión de la provincia de Catamarca, para el segundo semestre del corriente año.

Expediente núm. 3239, letra S, 1898.

Buenos Aires, Julio 13 de 1898.

Se aprueba la clasificación de instituciones y proyecto de distribución de los beneficios de la lotería, preparados por la comisión de la provincia de Santiago, para el segundo semestre del corriente año.

Expediente núm. 3242, letra T, 1898.

Buenos Aires, Julio 13 de 1898.

Se aprueba la clasificación de instituciones y proyecto de distribución de los beneficios de la lotería, preparados por la comisión de la provincia de Tucumán, para el segundo semestre del corriente año.

Oficina Central de Hidrografía

AVISO A LOS NAVEGANTES

ESTADOS UNIDOS DE AMERICA

Núm. 641—«Para conocimiento y gobierno de los navegantes, se les hace conocer el aviso oficial y de carácter especial emitido por el gobierno de los Estados Unidos de América, referentes á la manera de navegar, horas de verificarlo y demás datos pertinentes en aguas territoriales norte americanas defendidas por minas submarinas.»

Estados Unidos de América—Reglamentación de la navegación en ciertos puertos protegidos por minas submarinas.

Habiéndose colocado minas submarinas con el objeto de la defensa de ciertos puertos y aguas norte americanas, se expide la reglamentación siguiente, para la segura navegación de los canales para buques amigos y al mismo tiempo para la protección de estas defensas. Esta reglamentación es de orden del secretario de guerra de los Estados Unidos de América.

Puerto Portland—Maine

1º Canal de entrada del mar, entre Cabeza Portland é Isla Cushing se dejará abierto, pues ha sido boyado por orden del Directorio de Faros; se cierran los otros canales, quedando prohibido su empleo.

A ningun buque se le permitirá franquear este canal abierto á la navegación, salvo durante las horas del día, es decir, de 4 h. a. m. á 8 h. p. m. Entre las 8 h. p. m. y 4 a. m., ningún buque debe aproximarse á menos de tres millas de las baterías de la Cabeza de Portland.

2º Botes patrullas se estacionarán arriba y abajo de las defensas.

Quedan autorizados estos botes para detener cualquier embarcación y facultados para averiguar los datos que estimen prudentes, indicando al mismo tiempo la manera como han de gobernar los buques al atravesar las diferentes zonas minadas. Las ordenes emanadas del personal de los botes patrullas deben ser estrictamente cumplidas.

3º Buques á vela pueden pasar con seguridad de día por cualquier parte del canal, entre Cabeza Portland é Isla Cushing.

4º Buques á vapor deben pasar con velocidad reducida por los canales especiales marcados por boyas.

5º A ninguna embarcación se le permitirá fondear á menos de tres millas de las baterias de Portland Head, sin una autorización especial.

6º Se previene á las buques que si no cumplen lo dicho anteriormente, se exponen á averiarse ellos mismos y á recibir el fuego de las baterías.

Puerto Portsmouth—New Hampshire

1º A ningún buque se le permitirá pasar por el canal de entrada del Fuerte Constitución, N. H. salvo entre las horas del día, es decir, de 4 a. m. á 8 p. m. En el intervalo comprendido entre 8 p. m. y 4 a. m., los buques no deben aproximarse á menos de tres millas desde las baterías del Fuerte Constitución.

2º Embarcaciones se estacionarán arriba y abajo de las defensas, estando autorizadas para detener á los buques, hacer preguntas pertinentes é indicar á las embarcaciones la forma en que deben maniobrar dentro de la zona minada. Las órdenes deben ser estrictamente cumplidas.

3º De día los buques á vela pueden

pasar sin inconveniente por cualquier parte del puerto de Portsmouth.
4º Buques á vapor deben pasar con poca velocidad por el canal especial marcado por boyas.
5º Ningún buque podrá fondear dentro de las tres millas de las baterías del fuerte Constitución sin una autorización especial.
6º Se previene á los buques que si no cumplen con lo dispuesto anteriormente, se expondrán á averiarse y á recibir el fuego de la batería.

Puerto de Boston—Massachusetts

1º No se permitirá la entrada ó salida del puerto á ningún buque desde las 8 p. m. hasta las 4 h. a. m.
2º Botes patrullas se estacionarán arriba y abajo de las defensas.
Estos botes están autorizados para detener, indagar y dirigir la maniobra de todas las embarcaciones en la zona minada. Sus órdenes deben ser estrictamente cumplidas.
3º Buques á vela y toda embarcación de menos de tres pies de calado pueden circular libremente de día por cualquier parte de los canales.
4º Para buques á vapor de más de tres pies de calado, la entrada á la rada de Nantasket, por la isla Georges y la entrada de la sonda Broad á la rada Presidente. Será peligrosa en todo tiempo y no debe efectuarse.
5º Los buques á vapor deben entrar y salir por el canal principal exclusivamente y dentro de lo posible á la hora de la pleamar. Entre islas Long y Deer se boyará un canal especial y debe seguirse por todos los buques á vapor.
6º Sonda Broad y bahía Nahant, dentro de la línea que une á las rocas Pig y luz de Narrowos, constituyen un peligro para buques y no deben ser usados.
7º El tenedero seguro de la rada del Nantasket, se encuentra hoy día muy restringido; buques que deseen fondear aquí, obtendrán las instrucciones para verificarlo del personal de los botes patrullas.
8º Se previene á los buques que si no cumplen con lo dispuesto anteriormente, se expondrán á averiarse y á recibir el fuego de las baterías de la costa.

Bahía Narragansett—Isla Rhode

1º No se le permitirá á ningún buque el tránsito por el paso E. próximo al puerto Adams, entre 8 h. p. m. y 4 h. a. m. Durante este intervalo, buques que vienen de mar afuera no deben acercarse á menos de tres millas del fuerte ni de la bahía al Sud de la línea que une á las valizas á la parte N. del Fuerte de Adams y rocas del N. del grupo «Dumplings».
2º Se estacionarán botes patrullas arriba y abajo de las defensas. Estos botes están autorizados para detener á cualquier embarcación, y facultados para hacerles las preguntas pertinentes, como asimismo á los encargados de indicar á los buques la manera de gobernar en las zonas minadas.—Las órdenes del personal de los botes patrullas deben ser estrictamente cumplidas.
3º Buques á vela y toda embarcación de menos de tres pies de calado, puede navegar de día con seguridad por cualquier parte del canal.
4º Buques á vapor tienen que disminuir la velocidad al pasar por un canal especial marcado por boyas.
5º No se le permitirá á ningún buque el fondear en el espacio comprendido entre la línea que une la luz de Beaver Tail á la luz de Castle Hill, y la línea que une á la valiza al N. del Fuerte Adams á las rocas del N. del grupo Dumplings.
6º Se previene á los buques que si no acatan las anteriores disposiciones se expondrán á averías y á recibir el fuego de las baterías.

Puerto de Nueva York—Entrada Sud

1º No se le permitirá á ningún buque pasar por Sandy Hook ó los Narrows, entre la hora de la puesta y la salida del sol.
En este intervalo los buques no deben aproximarse á menos de tres millas de la isla Coney, canal Gedney, Sandy Hook ó los Narrows.
2º Botes patrullas se instalarán arriba y abajo de las defensas. Estos botes están autorizados para detener á toda embarcación, y están facultados para dirigir las preguntas que estimen pertinentes, siendo los encargados de informar sobre la manera de gobernar en la zona minada. Sus órdenes deben ser estrictamente cumplidas.
3º Buques á vela y toda embarcación de menos de tres pies de calado pueden de día circular libremente por cualquier parte del canal.
4º Buques á vapor deben moderar su marcha al pasar por un pequeño canal boyado exprofeso.
5º Se previene á los capitanes de buques que si no acatan las antedichas instrucciones, se expondrán á serias averías y á recibir el fuego de las baterías de la costa.

Río Delaware

1º No se permitirá á ningún buque el pasar por el canal de cualquier lado del fuerte Delaware entre la hora de la puesta y salida del sol: Durante este tiempo buques no deben arrimarse á menos de tres millas del fuerte.
2º Botes patrullas se estacionarán arriba y abajo de las defensas. Están autorizados para detener á cualquier buque y facultados para formular las preguntas que juzguen del caso, siendo los encargados de ilustrar á los capitanes sobre la manera de maniobrar en la zona minada. Sus órdenes deben ser estrictamente cumplidas.
3º Embarcaciones á vela y buques de menos de 3 pies de calado pueden de día circular libremente por cualquier parte del canal.
4º Buques á vapor deben moderar su marcha al pasar por el canal boyado exprofesamente.
5º A ningún buque se le permitirá fondear á menos de tres millas del fuerte sin permiso especial.
6º Se previene á los capitanes de buques que si no acatan las anteriores instrucciones se expondrán á serias averías y á recibir el fuego de las baterías.

Rada de Hampton—Virginia

1º A ningún buque se le permitirá pasar por el canal de cualquier lado del Ripraps (fuerte Wool) entre las 8 horas p. m. y 4 horas a. m. Durante este intervalo los buques deben mantenerse á más de tres millas más afuera del fuerte Monroe.
2º Botes patrullas se estacionarán sobre y abajo las defensas, cuyas patrullas están autorizadas para detener á cualquier embarcación y hacerle las preguntas que crean necesarias, siendo las encargadas de instruir á los capitanes sobre la manera de gobernar en la zona minada.
Las órdenes de estas patrullas deben ser estrictamente cumplidas.
3º Buques á vela y toda embarcación de menos de tres pies de calado pueden circular libremente de día por cualquier parte de este canal.
4º Buques á vapor deben reducir su marcha al pasar por el canal expresamente boyado.
5º Ningún buque se le permitirá fondear debajo del muelle en fuerte Monroe, sin una autorización especial.
6º Se previene á los buques, que si no cumplen las disposiciones anteriores, se exponen á averías considerables y al fuego de la artillería de las fortificaciones.

Bahía Chesapeake—Río Patapsco Maryland

1º A ninguna embarcación se le permitirá pasar por el canal de cualquier lado del fuerte Carrol entre las 8 h. p. m. y 4 h. a. m. Durante este intervalo los buques no deben aproximarse á menos de tres millas del fuerte.
2º Botes patrullas serán estacionados arriba y abajo de las defensas y están autorizados para detener á cualquier buque, hacerle preguntas y son los encargados de instruir á los capitanes sobre la manera de maniobrar dentro de la zona minada.
3º Buques á vela y toda embarcación de menos de tres pies de calado, pueden pasar con seguridad de día por cualquier parte del canal.
4º Buques de toda clase que utilicen el canal principal deben disminuir la marcha desde una milla al N. O. del fuerte Carroll hasta el ángulo formado por la cortada con el canal Brenerton, y todos los buques de más de 22 pies deben ser remolcados, pues les es prohibido hacer virar las hélices.
5º Se previene á los capitanes de buques que si no dan estricto cumplimiento á lo anteriormente dispuesto, expondrán sus buques á serias averías y al fuego de la artillería de las baterías de tierra.

Río Potomac—Maryland y Virginia

1º No se permitirá á ninguna embarcación el pasar por el canal entre las fortificaciones de Fuerte Washington Md. y Punta Sheridan Va. entre 8 h p. m. y 4 h a. m. ó durante densas neblinas.
Durante estos períodos los buques no deben aproximarse á menos de dos millas bajo el muelle de Punta Sheridan ó á dos millas arriba de las fortificaciones del fuerte Washington.
2º A ningún buque se le permitirá fondear dentro del perímetro antes citado, sin una autorización especial.
3º Botes patrullas, (etc. igual á los anteriores).
4º Buques á vela y toda embarcación que cale menos de tres pies puede navegar con seguridad por cualquier parte del canal durante el día (á no ser que haya niebla).
5º Buques á vapor deben moderar su marcha al pasar por el canal boyado exprofeso.
6º Se previene á los capitanes de buques que si no cumplen estrictamente las anteriores indicaciones, se expon-

drán á averiar seriamente sus buques y á recibir el fuego de las fortificaciones.

Rio Cabo Fear—Carolina del Norte

1º A ningún buque se le permitirá pasar por el canal entre la isla Battery y la boya de mar entre las horas de puesta y salida del sol. Durante este intervalo, un buque no debe aproximarse más próximo al fuerte que á la altura de la isla Battery por un lado y tres millas más afuera por el otro.
2º Botes patrullas (igual á las anteriores).
3º Buques á vela y otras embarcaciones que calen menos de tres pies, pueden de día circular libremente por cualquier parte del canal.
4º Buques á vapor deben moderar su marcha al pasar por el canal especial boyado exprofeso.
5º A ninguna embarcación se le permitirá fondear dentro de los límites establecidos en el art. 1º, es decir entre la isla Bottery por dentro y por afuera dentro de la zona comprendida entre las tres millas, salvo el caso de tener una autorización especial.
6º Se previene á los capitanes de puques que si no cumplen estrictamente las anteriores indicaciones se expondrán á averiar seriamente sus buques y á recibir el fuego de las fortificaciones.
Nota — Las horas durante las cuales se permite á las embarcaciones la navegación de la zona minada en las proximidades del fuerte Caswell, boca del río Cape Fear, han sido prolongadas por orden del secretario de la guerra á todas las horas del día entre las 4 a. m. y 8 p. m.

Puerto Charleston—Carolina del Sud

1º A ningún buque se le permitirá pasar poı el canal entre las 8 p. m. y las 5 a m. Durante este intervalo, les está prohibido á las embarcaciones aproximarse á menos de tres millas del fuerte.
2º Un bote patrulla, etc. (igual al anterior).
3º Buques á vela y toda embarcación que cale menos de tres pies, pueden durante el día circular libremente por cualquier parte de este canal.
4º Buques á vapor deben moderar su marcha al pasar por el canal exprofeso que le será indicado por el personal del bote patrulla.
5º No se permitirá á embarcación alguna el fondear dentro de las tres millas del fuerte, si no posee una autorización especial.
6º Se previene á los capitanes de buques que si no cumplen con las anteriores indicaciones, se expondrán á serias averías y á recibir el fuego de los fuertes.

Rio Savannah—Georgia

1º A ninguna embarcación ó bote, cualquiera que sea, se le permitirá pasar por los canales de ambos lados del fuerte Pulaski, salvo que sea pleno día, y los canales se encontrarán totalmente cerrados de 8 h. p. m. á 4 h. a. m. Durante este intervalo no se permitirá el estacionamiento de buques entre la estación cuarentenaria y el Tybee.
A buque alguno se permitirá en ningún tiempo fondear en este espacio, sin una autorización especial, como tampoco en el canal del Sur, riacho lazareto ó río Wrught, dentro de las dos millas del fuerte Pulaski.
2º Se estacionarán botes patrullas en las proximidades de Quarantine y Tybee. Estos botes están autorizados para detener á los buques, hacer las preguntas que estimen procedentes, y son los encargados de instruir á los capitanes sobre la manera de gobernar en la zona minada Deben cumplirse estrictamente las órdenes de los botes patrullas.
Buques á vela y otras embarcaciones de menos de 3 pies de calado pueden circular de día libremente por cualquier parte del canal. Buques á vapor deben moderar su marcha, y deben seguir, salvo el caso de recibir órdenes contrarias del lote patrulla, las líneas de derrota señaladas en las cartas.
3º Se previene á los capitanes de los buques que si no cumplen estrictamente con las anteriores disposiciones, se expondrán á averías y á recibir el fuego de la artillería de las baterías.

Bahia Pensacola—Florida

1º No se permitirá á ninguna embarcación el entrar ó salir de la bahía Pensacola después de los 30 m. de la puesta del sol, y 30 m. antes del orto. Durante este tiempo no se acercarán á menos de tres millas de cualquiera de las fortificaciones.
2º Botes patrullas se estacionarán arriba y abajo de las defensas, estando estos botes autorizados á detener los buques, interrogarlos, siendo los encargados de indicar á los capitanes la manera de maniobrar en la zona de las minas.
3º Buques á vela pueden pasar por la línea de mayor agua.
4º Buques á vapor deben navegar despacio en el trecho de 6 millas comprendidas entre las 3 millas más afuera y las tres más adentro de las fortificaciones.
5º A ningún buque, salvo el caso de tener una autorización especial, se le permitirá fondear dentro de las tres millas de las fortificaciones.
6º Se previene á los capitanes de buques que si no cumplen las indicaciones arriba indicadas, se expondrán á serias averías además de poder recibir el fuego de las baterías.
Nota—Se ha ordenado que la marca luminosa que indica el canal á través del bajío Caucus sea apagado hasta nueva orden.

Bahias Mobile y Alabama

1º A ningún buque se le permitirá pasar sea entrando ó saliendo por el canal entre fuerte Morgan-Ala y fuerte Games Ala, ni por el paso de Grant, entre las horas que median desde la puesta hasta la salida del sol. Durante este intervalo los buques no deben acercarse á menos de tres millas del fuerte Morgan ó Pasos del Pelican ó de Grant.
2º Botes patrullas se estacionarán arriba y abajo de las defensas. Estos botes están autorizados para detener á cualquiera embarcación, interrogarlos y son los que deben instruir á los capitanes sobre la manera de gobernar en la zona minada.
Las órdenes de las patrullas deben ser obedecidas; hasta tanto que se coloquen los botes patrullas, las órdenes serán indicadas por el capitán del puerto en fuerte Morgan-Ala.
3º Buques á vela y todos aquellos que calen menos de 3 pies, pueden durante el día circular libremente por cualquier parte del canal.
4º Buques á vapor tienen que moderar su marcha al pasar por un canal especial valizado con boyas.
5º No se le permitirá á ningún buque fondear dentro de las tres millas del fuerte Morgan Ala ó Pasos de Pelican y Grant, sin autorización especial.
6º Se previene á los buques que si no cumplen estrictamente con las anteriores disposiciones, expondrán á sus embarcaciones a serios peligros y al fuego de las baterías.

Rio Mississippi

1º A ningun buque, sea navegando aguas arriba ó aguas abajo, se le permitirá pasar por los fuertes desde las 8 h. p. m. hasta las 4 a. m.
Durante este intervalo de tiempo los buques no deben aproximarse á más de tres millas del fuerte.
2º Botes patrullas estarán estacionados arriba y abajo de las defensas, estando estas embarcaciones autorizadas para detener á los buques, interrogarlos, siendo los encargados de ilustrar á los capitanes sobre la manera de gobernar en la zona minada. Sus órdenes deben ser estrictamente cumplidas.
3º Buques á vela y toda embarcación de menos de tres pies de calado, pueden pasar con seguridad por cualquier parte del canal, de día.
4º Buques á vapor deben pasar por un canal especial, boyado exprofesamente y con velocidad moderada.
5º A ningún buque que no tenga una autorización especial se le permitirá fondear á menos de tres millas de los fuertes.
6º Se previene á los capitanes de buques que si no acatan las anteriores disposiciones, se expondrán á sufrir serias averías y á ser el blanco de la artillería de las fortificaciones.
(Not. to Mar., Washington, 1898.)
Buenos Aires, Julio 1º de 1898.—*Esteban Fernández.*

AMERICA DEL SUD COSTA ESTE
BRASIL - PERNAMBUCO

Núm. 650—«Bajío al Este del faro de Picao.»
El vapor «Nile» tocó recientemente sobre un pequeño bajío, cubierto por 5 metros 40 de agua en marea baja. De su posición se marca el faro de Picao al N. 71º O. distante 0.45 millas, y el de «Olenda» al N. 35º E.
Posición aproximada: latitud 8º 03' 25" S.: longitud 34º 51' 30" O. Variación en 1898: 15º Oeste.
(Véase South América Pilot, parte I, 1893.)
(Av. ai navig., 1898.)

AMERICA DEL NORTE—COSTA ESTE

Núm. 651—«Cercanías de San Francisco—Boya de campana.»
Cerca de 230 metros al Sud del buque «Helen W. Almey», que está fondeado en una posición de la cual se marca el faro de punta «Bonita» al N. 8º E., distante 10.25 millas y punta San Pedro al

S. 68° E., se ha fondeado una boya de campana pintada de verde y en 31 metros de fondo.
Variación en 1898: 16° Este.
(Véase cartas inglesas números 2530, 229 y West Coast of Central América, 1896.)
(Av. ai navig., 1898.)

—

MAR MEDITERRANEO

Num. 652—«Francia — Río Orb—Farola».
El día 12 de Junio de 1898 ha sido habilitada una farola dióptrica de luz blanca fija en la orilla derecha de la boca del río Orb.
Esta farola está izada en un mástil arrimado á una casilla, tiene 7 metros de elevación sobre pleamar y 5 m 60 desde el nivel del suelo: tiene un alcance de 5.5 millas.
Posición aproximada: latitud 43° 15' N.; longitud 3° 17' 44'' E.
(Av. ai navig., 1898).

—

MAR MEDITERRANEO

Num. 653—«Francia Cette—Boya.»
En 6 metros de fondo al S. O. (mag.) del cabo de «Cette», se ha fondeado una boya esfero-cónica, pintada de negro y coronada por un cilindro, para señalar el sitio en donde se descargan los productos de las dragas que trabajan en el puerto.
Posición aproximada: latitud 43° 23' 19'' N.; longitud 3° 41' 04'' E.
(Au. ai navig., 1898).

—

COSTAS ATLANTICAS DE EUROPA
FRANCIA

Num. 654—«Isla Aux Mo tons—Sector de luz verde en la farola.»
La luz de la farola de la isla Aux Moutons ha sido cambiada de blanca á verde, en el sector comprendido entre S. 71° O. y S. 81° O., es decir, en los peligros de la Basse Rouge. En este sector el alcance es de 7.5 millas.
Posición aproximada: latitud, 47° 46' 30' N.; longitud, 4° 01' 40'' O.
Variación en 1898, 17° Oeste.
(Av. ai nav., 1898.)

COSTAS ATLANTICAS DE EUROPA—FRANCIA
ESSARTS DE LANGREME

Núm. 655—«Posición de una boya de campana.»
La boya de campana pintada de rojo, señalada en las cartas una milla al N. E. (mag) de la extremidad N. E. de los bajíos de Essarts de Longreme, se halla por lo contrario á 1390 m. por 191° de esta posición y aproximadamente media milla al E. (mag.) de dichos peligros
Posición aproximada: latitud, 49° 21' 55'' N.; longitud, 0° 21' 11'' O.
Variación en 1898, 16° Oeste.
(Véase Chanel Pilot, parte II, 1897.)
(Av. ai. nav, 1898.)

—

MAR MEDITERRANEO—ESPAÑA

Num. 656—Se avisa á los navegantes que por comunicaciones recibidas del señor cónsul general de la República Argentina, don Eduardo Calvari, se ha llegado á saber lo siguiente:
1° Que por disposición del señor capitán general del departamento de marina de Cartagena, queda cerrado este puerto durante la noche, por haberse empezado á tender la línea de torpedos. Durante el día, deberán tomar práctico los buques que calen más de dos y medio metros, si son á vela, y los de más de dos metros, si son á vapor.
2° La misma autoridad comunica que queda cerrado el puerto de Isla Cabrera por una línea de torpedos de tres metros de profundidad.
3° Debido á la guerra actual que mantiene España con los Estados Unidos, se ha visto en la necesidad de defender sus puertos y de ponerse al abrigo de sorpresa, para lo cual, en aguas de la costa Sud de España, se hallan apagados la mayoría de los faros; en algunos puertos no es permitida la entrada de buques después de la puesta del sol, y de día por razones de las obras de defensa que se llevan á cabo, los buques tienen obligación de emplear práctico.
Por esta causa es prudente que los capitanes de buques, mientras dure el estado de guerra actual tengan presentes estas disposiciones que rigen en España, en lo que respecta á la navegación en la entrada de puertos.

—

AMERICA DEL SUD · COSTA ESTE—REPÚBLICA ARGENTINA

Núm 657—«Golfo de San Jorge.»
Se avisa á los navegantes que la vista del tramo de la costa comprendida entre Punta Borja y Punta Sin Nombre en latitud 46° 02' Sud, que aparece en la carta número 1288 del Almirantazgo inglés está equivocada.
La punta que en la vista lleva la inscripción Punta Marquez O N. O., es punta Maqueda y la punta que no lleva nombre, comprendida entre Puntas Maqueda y Borja, pero más próxima á esta última, es la verdadera punta Márquez.
Además la punta que en el mismo plano no lleva inscripción, situada en 46° 02' S., es la punta Maqueda.
(Véase carta inglesa núm. 1288 y South America Pilot, parte I, 1893.)
(Of. Cent. de Hidrog., Buenos Aires. 1898.)
Buenos Aires, Julio 8 de 1898.—*Esteban Fernández*

———

GOLFO DE MÉJICO

Núm. 658—«Instalación de una boya de amarre en el fondeadero Man of war, del puerto de Key-West, Florida, Estados Unidos.»
Según comunica el comandante de la estación de marina americana Key-West, desde el 18 de Enero del corriente año se ha instalado una boya de amarre pintada de blanco en el fondeadero Man of war, en Key West, en 7m.90 de agua y en los siguientes arrumbamientos.
Faro de Key-West S. 9° E. (verdadero).
Extremidad S. de Flemingkey N 81° E. (verdadero).
(Véase West India Pilot, part. II, 1887, y suplemento 1894.)
(Nachr. f. Seef., Berlín, 1898.)

—

Núm. 659—«Observaciones generales sobre el Puerto Pointe á Pitre—Guadelupe—Pequeñas Antillas.»
Según comunicación del comandante del buque de guerra «Wilmington» de los Estados Unidos, desde el 18 de Enero del corriente año no existe ya en el puerto de Point á Pitre la chimenea blanca y alta cerca de la de la fábrica Arbousier. Desde mar afuera, entre varios objetos se distingue una chimenea roja muy grande y que está dentro de la fábrica Arbousier; próximo á ésta se distingue el palo colorado de la farola de Fouillole.
La alineación de estos dos puntos conduce, una vez pasado el banco Monchoir carré, hasta las boyas del puerto.
El asta bandera de la Isla Cochons, es de color rojo, lo mismo que el mástil en que se halla la farola situada en la pequeña isla Monrroux.
La boya luminosa de Mouchoir carré, está pintada de blanco.
En el puerto existen cuatro boyas sobre las que, en un brazo fijado exprofeso, se cuelga un fanal. A la entrada se halla una boya pintada de blanco á B. B., las demás están á E B, y son pintadas de negro.
Las ruinas del molino Jarry están cubiertas de tal modo por las malezas, que ya es imposible reconocerlas.
(Véase carta inglesa núm. 804 y West India, Pilot, part II, 1887)
(Nachr. f. Seef., Berlín, 1898)

—

OCÉANO PACÍFICO DEL SUD

Núm. 660—«Observaciones sobre las valizas de dirección y derrotero para el puerto de Kaipara, costa occidental de Nueva Zelandia.»
Las valizas de dirección de North Head, puerto de Kaipara, han sido demolidas, debiendo ser instaladas nuevamente en lugar más conveniente para la señalación del canal Galatea.
Ambas valizas superiores serán colocadas aproximadamente una milla más al O, mientras que la tercera ó inferior será suprimida.

Direcciones de puerto de caracter provisional

Los buques que se dirigen al puerto, al hallarse á 10 millas del faro, buscarán el punto que se enfila con éste al arrumbamiento N 34° E. (mag.) Desde este punto gobernarán al N. 28° E. (mag) hasta pasar la boya Tory Shoal, y desde aquí bajarán la costa ó seguirán las direcciones impartidas por la estación semafórica más próxima al faro.
Se previene á los navegantes que en estos parajes es necesario el uso continuo de la sonda.
Apenas las valizas sean colocadas en sus nuevas posiciones, se hará conocer por otro aviso.
(Véase carta inglesa número 2543 y New Zeland Pilot, 1891)
(Nachr. f Seef., Berlín, 1898.)

—

OCEANO PACÍFICO DE SUD

Núm. 661—«Observaciones respecto al puerto de Picton—Ensenada de Waitohi—Estrecho Queen Charlotte—Estrecho de Cook—Costa Norte de la isla central de Nueva Zelandia.»

Para comodidad de los buques que llegan al puerto de Picton se han colocado cerca del amarradero dos postes de amarra; también se han colocado enfrente del mismo amarradero, en las rocas de la orilla del Este, dos anillos de amarra.

En la orilla del banco que se halla 93 m. al Oeste del amarradero se ha instalado una boya pintada de negro en un metro cincuenta de profundidad con marea baja. Hacia la mar y hacia el amarradero. la profundidad llega hasta 24 metros, disminuyendo gradualmente hasta 6 metros.

La farola de luz roja fija situada en la cabecera del amarradero ha sido trasladada cerca de 6 m. 70 hacia tierra.

(Véase carta inglesa número 1509 y New Zeland Pilot 1891.)

(Nachr. f. Seef., Berlín, 1898.)

—

MAR CARIBE

Núm. 662—«Observaciones sobre profundidades en la rada interior de Aux Cayes—Haití ó Santo Domingo—Grandes Antillas.»

Comunica el comandante del buque de guerra alemán «Charlotte», que por declaración del práctico de la localidad sabe que las profundidades en la rada interior de Aux Cayes, son tan irregulares, que buques de más de 6 metros de calado no pueden fondear allí con seguridad.

(Véase carta inglesa núm. 476 y West India Pilot vol, II 1887.)

(Nachr. f. Seef., Berlín, 1898.)

—

MAR CARIBE

Núm. 663—«Observaciones sobre boyas en el puerto de Cabo Haïtien.—Haití ó Santo Domingo—Grandes Antillas.»

Según comunicación del comandante del buque de guerra alemán «Geier», entre las boyas del puerto de Cabo-Haitién no existe La Trompeuse.

La boya *Mardi Gras*, fondeada en el arrecife de la playa, no tiene en el tope las señales que figuran en la carta inglesa núm. 1714; en el mismo sitio existe solamente una sencilla boya cónica pintada de rojo.

El color de todas las boyas es apenas reconocible; las señales de tope faltan

(Véase carta inglesa número 1714 y West India Pilot, vol II, 1887.)

(Nachr. f. Seef., Berlín, 1897.)

OCEANO ATLÁNTICO

Núm. 664—«Casco á pique en la rada de Yarmouth—Costa Este de Inglaterra.»

En la rada de Yarmouth se ha fondeado en 18 m. 60 de agua con marea baja extraordinaria una boya cónica pintada de verde con la inscripción Wreck, situada cerca de 27 m al E. S. E. (mag.) del casco á pique del bergantín «Herman», que se ha la 5 1/4 cables al S. 33° 30' E. (mag.) de la boya South Caister.

Desde esta posición se marcan:

El sifón de las aguas corrientes de Caister rozando el lado Norte de la iglesia de East Caister N. 31° O. (mag)

La chimenea Norte de la cervecería Lacon en el medio entre la torre principal de la iglesia San Nicolás y las torres del Este S. 67° 30 O. (mag)

La boya West Scroby, N. 60° E. (mag), 8 cables.

La boya Scroby Elbow, S. 13° E. (mag.) 5 y 3/4 cables.

La batería North Star. S. 84° 30' O., 9 y 1/2 cables.

A un cable de distancia aproximadamente al E S. E. (mag) del casco á pique, se ha fondeado un buque faro á cuyo costado se deberá pasar, el que comunicará las señales reglamentarias; de día por medio de dos esferas y de noche con dos luces.

(Véase cartas inglesas números 1630 y 1543.)

(Nachr. f. Seef., Berlín, 1898.)

Buenos Aires, Julio 12 de 1898.—*Esteban Fernández.*

——

Aduana de la capital

———

ENTRADA DEL DÍA 12 DE JULIO DE 1898

—

Tipo oficial del oro, 277.50 %

Total recaudado el día 12 de Julio de 1898

Recaudado en curso legal, $ 96966.51.—Su equivalente en oro, 34942.58.—Recaudado en oro sellado, 59527.66.—Total á oro, 94470.24. Recaudado en curso legal, 87 59.

Total recaudado en el mes corriente

Recaudado en curso legal, $ 1045318.16—Su equivalente en oro, 379939.34.—Recaudado en oro sellado, 371575 02—Total á oro, 751514.36.—Recaudado en curso legal, 20503.12

Total en igual período del año anterior

Recaudado en curso legal, $ 1509157 35.—Su equivalente en oro, 533461.68.—Recaudado en curso legal, 252828.96—Total á oro, 786290.64.—Recaudado en curso legal, 7873.82.

Diferencia en favor del mes de Julio de 1898

Recaudado en curso legal, $ 12629.30

Diferencia en favor del año 1897

Total á oro, $ 34776.28

Total recaudado en el transcurso del año corriente

Recaudado en curso legal, $ 23062064.56.—Su equivalente en oro, 8690513 15.—Recaudado en oro sellado, 6136947.76.—Total á oro, 14827460.91.—Recaudado en curso legal, 276014.99.

Total en igual período del año anterior

Recaudado en curso legal, $ 28768303.90.—Su equivalente en oro, 9697958.84.—Recaudado en oro sellado, 4977729.95.—Total á oro, 14675688.79.—Recaudado en curso legal, 133599.89.

Diferencia en favor del año 1898

Total á oro, $ 151772 12.—Recaudado en curso legal, $ 142415 10

P. M. Millán.

———

ENTRADA DEL DÍA 13 DE JULIO DE 1898

Tipo oficial del oro, 278 %

Recaudado en curso legal, 145181 81.
En oro sellado, 21308 78.

C. Márquez.
Subtesorero.

———